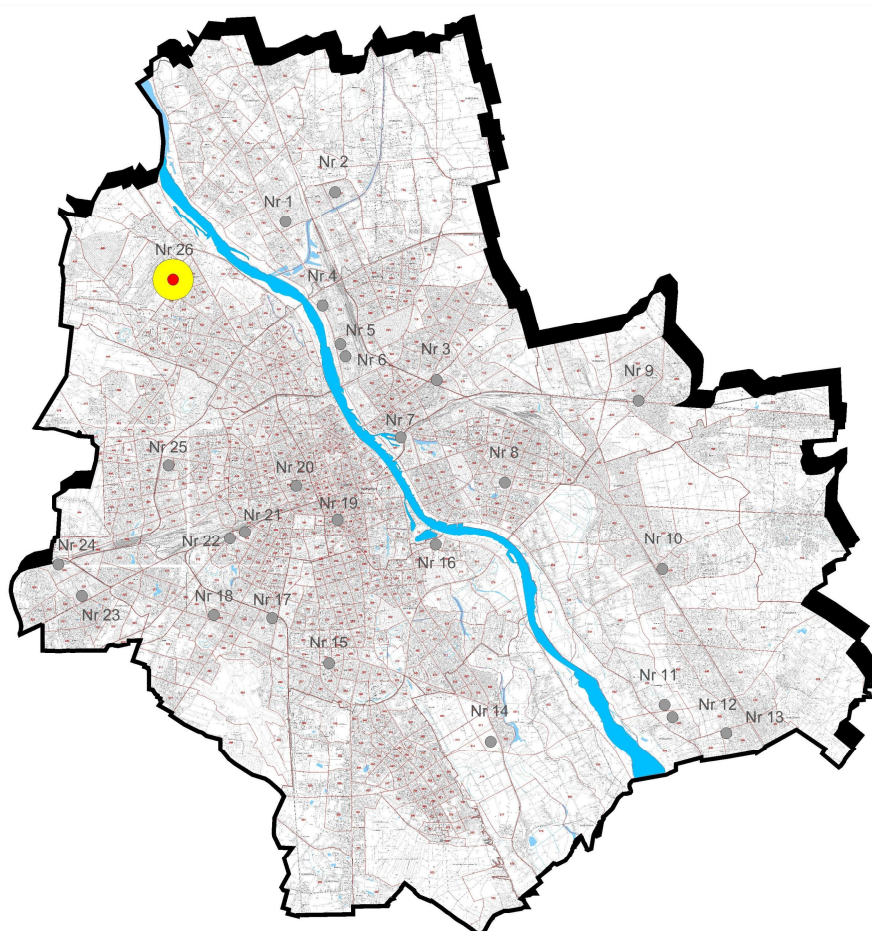


Analiza możliwości budowy na terenie Warszawy nowych obiektów handlu wielkopowierzchniowego (tj. obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m²) wraz z prognozą skutków ich budowy w odniesieniu do 26 nowych lokalizacji

TOM II – Zeszyt nr 26 - Lokalizacja nr 26

ul. Zgrupowania AK „Kampinos”



ZAMAWIAJĄCY:

Miasto Stołeczne Warszawa
Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego
Pl. Bankowy 3/5, Warszawa

WYKONAWCA OPRACOWANIA:



AECOM Sp. z o.o.
Ambassador Office Building
ul. Domaniewska 34a, 9 piętro
02-672 Warszawa
tel. 22 822 00 51
www.aecom.com

ZESPÓŁ AUTORSKI:

MGR INŻ. ARCH. JOLANTA **WASZTYN-CULICKA**

MGR INŻ. ARCH. MAŁGORZATA **KOBYŁKO**

MGR ANNA KABULSKA-PANKRAT

MGR INŻ. JOANNA **DZIANKOWSKA**

MGR INŻ. ANNA **RENION -WITEK**

MGR INŻ. PRZEMYSŁAW **PANEK**

MGR INŻ. STEFAN **SARNA**

SPECJALISTA ANALIZ PRZESTRZENNYCH

SPECJALISTA ANALIZ PRZESTRZENNYCH

SPECJALISTA ANALIZ RYNKOWYCH

SPECJALISTA ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH

SPECJALISTA ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH

SPECJALISTA PROGNOZOWANIA RUCHU

SPECJALISTA DS. PLANOWANIA -

- KIEROWNIK PROJEKTU

Spis zawartości:

Spis treści

1. Wprowadzenie	5
2. Wyniki przeprowadzonych analiz	6
3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych	8
4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny.....	12
5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejąca sieć handlową.....	16
6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy	16
7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	17
8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko	17
9. Podsumowanie.....	20

Spis tabel:

- Tab. 1/26 Zestawienie wyników poszczególnych analiz
Tab. 2/26 Wynik analizy wielokryterialnej
Tab. 3/26 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 4/26 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne
Tab. 5/26 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 6/26 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne
Tab. 7/26 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne
Tab. 8/26 Liczba osób zamieszkałych i pracujących w obrębie izochron pieszych; źródło: opracowanie własne
Tab. 9/26 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne
Tab. 10/26 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy
Tab. 11/26 Analiza zmian prac przewozowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 12/26 Analiza SWOT dot. części transportowej; źródło: opracowanie własne
Tab. 13/26 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową;
Tab. 14/26 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy;
Tab. 15/26 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów;
Tab. 16/26 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej lokalizacji WOH nr 26.
Źródło: internetowy portal Mapy Akustycznej m.st. Warszawy <http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl>
Tab. 17/26 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.26; źródło: opracowanie własne

Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 26 – Stan nasycenia obszaru izochrony 410 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 26 – Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 26 – Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 26 – Prognoza 2020 – Potoki ruchu

1. Wprowadzenie

Celem opracowania jest ocena możliwości budowy na terenie miasta nowych obiektów handlu wielkopowierzchniowego (WOH – tj. obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) z uwzględnieniem struktury wielkościowej, branżowej i przestrzennej oraz wykonanie prognoz dla 26 wskazanych nowych lokalizacji, określając skutki budowy tego typu obiektów dla komunikacji, istniejącej sieci handlowej, rynku pracy, oraz zaspokojenia potrzeb i interesów konsumentów wraz z określeniem możliwości wykorzystania danego terenu.

Podstawą formalną opracowania jest umowa nr AM/B/II/2/1/53/13 zawarta w dn. 19 lipca 2013r. pomiędzy Biurem Architektury i Planowania Przestrzennego w Warszawie jako Zamawiającym i AECOM Sp. z o.o. jako wykonawcą.

Niniejsze opracowanie obejmuje analizy i prognozy dla lokalizacji nr 26 - ul. Zgrupowania AK „Kampinos”.

Założenia przyjęte do przeprowadzonych prognoz wraz z wykonanymi prognozami i oceną wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową, rynek pracy oraz zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta dla wszystkich lokalizacji zostały zamieszczone w Tomie 1, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji.

2. Wyniki przeprowadzonych analiz

Wyniki analizy uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych oraz prognozy skutków budowy potencjalnego obiektu handlu wielkopowierzchniowego (o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) w lokalizacji nr 26 - ul. Zgrupowania AK „Kampinos” na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawiają się następująco:

Kryterium oceny	Ocena
Uwarunkowania funkcjonalno przestrzenne	
Analiza funkcjonalno przestrzenna	pozytywna
Układ komunikacyjny	
- transport zbiorowy	pozytywna
- transport indywidualny	neutralna
- dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej	pozytywna
Istniejąca sieć handlowa	
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej	pozytywna
Rynek pracy	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	pozytywna
Zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	pozytywna
Środowisko	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko	neutralna

Tab. 1/26 Zestawienie wyników poszczególnych analiz

Ponadto, w celu wskazania oceny sumarycznej przeprowadzono analizę wielokryterialną, której założenia przedstawiono w Tomie nr I, wspólnym dla wszystkich lokalizacji.

Wyniki przeprowadzonej analizy wielokryterialnej należy interpretować w następujący sposób:

- wynik w przedziale $\geq 0,1$ – ocena możliwości realizacji obiektu WOH – pozytywna,
- wynik w przedziale $0,1 > \dots > -0,1$ – ocena możliwości realizacji obiektu WOH – neutralna,
- wynik w przedziale $-0,1 \geq$ – ocena możliwości realizacji obiektu WOH – negatywna.

		Wagi	Normalizacja wagi (strefa miejska)	Wyniki oceny	Wartości kryteriów analizy wielokryterialnej
Analiza funkcjonalno przestrzenna		9	0,220	1	0,220
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą	obszar śródmiejski	-	-	-	-
	obszar miejski	5	0,122	1	0,122
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Obsługa transportem indywidualnym	obszar śródmiejski	-	-	-	-
	obszar miejski	6	0,146	0	0,000
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej		5	0,122	1	0,122
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej		2	0,049	1	0,049
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy		2	0,049	1	0,049
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta		8	0,195	1	0,195
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko		4	0,098	0	0,000
suma		41	1,000	-	0,756

Tab. 2/26 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 26 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest pozytywna.

Lokalizacja Nr 26 jest rekomendowana

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

Teren pod nową inwestycję – przy trasie na Most Północny im. Marii Skłodowskiej Curie przy ul. Zgrupowania AK „Kampinos”

3.1 Obszar analiz

Analizowany obszar zlokalizowany jest w dzielnicy Bielany i obejmuje teren położony pomiędzy ul. Marii Skłodowskiej Curie, będącej trasą dojazdową do mostu Marii Skłodowskiej Curie oraz ul. Zgrupowania AK „Kampinos”.

3.2 Główne ustalenia Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP) i Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUIKZP)

3.2.1. Zgodnie z ustaleniami MPZP (Uchwała nr LXXII/1863/2013 Rady m. st. Warszawy z dn. 5 grudnia 2013r) obszar zaznaczono jako A2.U/UC – usługi i usługi wielko powierzchniowe o m.in. następujących ustaleniach:

- Przeznaczenie podstawowe: usługi z zakresu biur, administracji, handlu detalicznego;
- Przeznaczenie uzupełniające: usługi z zakresu gastronomii, kultury, wystawiennictwa, turystyki, rozrywki i rekreacji takich jak: kina, teatry, hale wystawienniczo-targowe, hotele, baseny kryte, lodowiska, kręgielnie, kluby fitness;
- Dopuszcza się realizację obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m²
- Nieprzekraczalna wysokość zabudowy - 30m;
- Minimalna wysokość zabudowy – 12 m;
- Wskaźnik maksymalnej intensywności zabudowy – 2,9;
- Wskaźnik minimalnej powierzchni biologicznie czynnej – 5%;

3.2.2. Zapisy w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy są następujące:

a) w strukturze funkcjonalnej – w uwarunkowaniach zagospodarowania przestrzennego występuje funkcja U.12 – tereny usług o kategorii wysokości 12 m;

b) w strukturze funkcjonalno przestrzennej - w kierunkach zagospodarowania przestrzennego obowiązującego SUIKZP dla przedmiotowej lokalizacji określone jest następujące przeznaczenie terenów:

(UH).30 – tereny handlu wielkopowierzchniowego o kategorii wysokości 30 m;

- Strefa funkcjonalna: strefa miejska;
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej: lokalizacja sąsiaduje z ul. Marii Skłodowskiej Curie, będącą trasą prowadzącą do mostu Marii Skłodowskiej Curie oraz stanowiącą połączenie z ul. Marymoncka oraz ul. Kasprowicza, które stanowią powiązanie głównych przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym. Ulica Kasprowicza jest ciągiem wielofunkcyjnym. Południowo-zachodni fragment lokalizacji znajduje się

w zasięgu centrum lokalnego (okolice skrzyżowania ul. Kasprowicza i ul. Nocznickiego).

- Kategoria wysokości zabudowy -30m;
- Dziedzictwo kulturowe – teren nie leży na obszarach o wartościach historyczno-kulturowych ani w strefie ochrony krajobrazu;
- Środowisko przyrodnicze - teren przyległy po drugiej stronie ul. Marii Skłodowskiej Curie to tereny ogrodów działkowych;
Dalej, od strony wschodniej, po drugiej stronie ul. Marymonckiej rozpościera się teren Lasu Bielańskiego.
W sąsiedztwie, od strony północnej, po drugiej stronie ul. Zgrupowania AK „Kampinos”, na terenach dawnej Huty Warszawa, oznaczono miejsce magazynowania/wykorzystywania substancji niebezpiecznych, którego strefy potencjalnego zagrożenia awarią przemysłową wynoszą od 100m do 1000m (w zależności od rodzaju substancji niebezpiecznej).
- Powiązania przyrodnicze – nie występują na tym obszarze. W najbliższym jego sąsiedztwie tereny ciągnące się z południa (z okolic fortu Wawrzyszew) na północ (Las Bielański), mają b. wysoki udział powierzchni biologicznie czynnej (60%-90%).
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice: ul. Marii Skłodowskiej Curie (GP/p) i ul. Zgrupowania AK „Kampinos” (L),
- Inne ustalenia Studium:

SUIKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony południowo-zachodniej (za ul. Zgrupowania AK „Kampinos”) – centrum lokalne wraz z zabudowaniami usługowymi (U).>30;
- od strony południowo-wschodniej (za ul. Marii Skłodowskiej Curie) – pas terenów zieleni urządzonej ZP1 oraz dalej tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej M1.30;
- od północno-zachodniej strony (za ul. Zgrupowania AK „Kampinos”) – tereny produkcyjno-usługowe (PU).20
- od strony północnej (za ul. Zgrupowania AK „Kampinos”) – tereny obiektów i urządzeń komunikacji miejskiej KM oraz dalej tereny usług handlu wielko powierzchniowego UH.20

3.3 Stan istniejący zagospodarowania omawianego terenu

Teren obejmuje lokalizację dawnego Zespołu Szkół Elektroniczno-Mechanicznych. Obecnie teren jest wolny od zabudowy. Szacunkowa powierzchnia ok.5,5 ha. Dawne obiekty szkolne na przedmiotowych działkach zostały wyburzone. Pozostawiono stare nawierzchnie podjazdów (trylinka), parkingów, boisk i placów (asfalt), betonowe schody terenowe. Pozostało także ogrodzenie wraz z bramami i furtkami. Teren jest częściowo zadrzewiony – drzewa rosną głównie przy granicy działek (zielen izolacyjna). Główny dojazd na działkę jest od ulicy Zgrupowania AK „Kampinos”.

3.4 Stan istniejący - Sąsiedztwo (zabudowa, tereny zielone, infrastruktura)

W bezpośrednim sąsiedztwie terenu zlokalizowane są:

- od południowego-zachodu - pętla autobusowa i tramwajowa połączone z końcową stacją metra, oraz parking wielopoziomowy P&R;

- od północnego - zachodu sklep MAKRO (sprzedaż hurtowa), zabudowania byłej Huty Warszawa (m.in. 2 funkcjonujące biurowce i huta Arcelor Mistal, Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej i Instytut Fizjologii i Patologii Słuchu.) i zajezdnia tramwajowa, za którymi rozciąga się teren cmentarza komunalnego – Wólka Węglowa;
- po stronie wschodniej rozciągają się tereny ogrodów działkowych, dalej duże osiedle mieszkaniowe „Wrzeciono” (głównie budynki wielorodzinne od 5-ciu do 12kondygnacji), a dalej kompleks leśny i rekreacyjny (Las Bielański);
- od południa – budynki mieszkalne wielorodzinne osiedla Wawrzyszew.

3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy przedstawione w tab. 3/26. Wśród nich jest WOH – Makro (sprzedaż dla firm – nie dla klientów indywidualnych).

LP.	PKT.	BRANŻA	Typ asortymentu	Wielkość	
1	1	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	D	
2	2	sportowe	6	Ś	
3	3	spożywcze	1	M	
4	4	zdrowie i uroda	4	M	
5	5	zdrowie i uroda	4	M	
6	6	kwiaciarnie	9	M	
7	7	spożywcze	1	M	
8	8	zdrowie i uroda	4	M	
9	9	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	Ś	
10	10	A	spożywcze	1	M
11		B	zdrowie i uroda	4	M
12		C	multimedia,prasa,książki, prezenty	3	M
13		D	spożywcze	1	D
14		E	spożywcze	1	M
15	11		spożywcze	1	M
16	12		MAKRO	8	D

Tab. 3/26 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowanych jest 16 sklepów, w których udział poszczególnych branż i wielkość kształtuje się jak w tab. 4/26 i tab 5/26.

	BRANŻE	Ilości liczbowe
1	spożywcze	6
2	odzieżowe	0
3	multimedia,prasa,książki, prezenty	1
4	zdrowie i uroda	4
5	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	0
6	sportowe	1
7	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	2
8	galerie	1
9	kwiaciarnie	1
10	zoologiczne, wędkarskie	0
11	inne	0
Ogółem zlokalizowanych jest:		16

Tab. 4/26 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

	WIELKOŚĆ	SUMY
M	małe - do 50m ²	11
S	średnie - 50-200m ²	0
D	duże - pow.200m ²	3

Tab. 5/26 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

3.6 Inne uwarunkowania

Teren bezpośrednio skomunikowany z osiedlami mieszkaniowymi zlokalizowanymi po drugiej stronie Wisły.

Brak dodatkowych uwarunkowań poza wymienionymi w punktach powyżej.

3.7 Ocena lokalizacji (analiza SWOT) pod względem funkcjonalno-przestrzennym

Lokalizacja na potrzeby WOH została oceniona w czterech kategoriach: mocne jej strony (zalety), słabe jej strony (wady), szanse wystąpienia korzystnych zmian w przyszłości i potencjalne zagrożenia dla lokalizacji w przyszłości.

Oceny dokonano stosując następującą skalę:

- ocena pozytywna (+1),
- ocena neutralna (0),
- ocena negatywna (-1).

3.7.1. Mocne strony lokalizacji:

- a – realizacja nowej przeprawy mostowej i nowej trasy komunikacyjnej (ul. Nowo-Budowlana) zwiększa dostępność potencjalnego WOH i jego zasięg,
- b – lokalizacja nie stwarza uciążliwości dla terenów zamieszkałych,
- c – lokalizacja w rejonie lokalnego centrum oraz ulicy będącej powiązaniem głównych przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym,
- d - bliskość osiedli mieszkaniowych: Wawrzyszew, Wrzeciono, Bielany, Młociny i Tarchomin,
- e – bliskość końcowej stacji metra, parkingu P&R oraz pętli tramwajowych i autobusowych.

Ocena ogólna – pozytywna (+1).

3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

- a – ograniczenia w dostępności z kierunku północno-zachodniego (wydzielone tereny przemysłowe i usługowe oraz komunikacji miejskiej)

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji:

- a – realizacja nowych inwestycji z zakresu usług, na części rozległych terenów d. Huty Warszawa (stanowiących obszar do rekultywacji i do przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych) podniesie atrakcyjność tego rejonu miasta i potencjalnie zwiększy liczebność klientów

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu:

a – ew. dalsza reaktywacja przemysłu może wygenerować uciążliwości oddziałujące na teren lokalizacji, co jednak nie powinno być traktowane jako istotniejsze zagrożenie.

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.7 Wnioski

Ocena lokalizacji w aspekcie mocnych i słabych jej stron oraz potencjalnych zagrożeń i możliwości jest pozytywna (+1) - (przewaga w powyższej analizie SWOT pozytywnych ocen, zarówno dotyczących stanu obecnego jak i zmian przewidywanych).

Ze względu na liczną zabudowę mieszkaniową, bliskość dużego węzła przesiadkowego podróży (końcowa pętla autobusów miejskich, metra, zajezdnia tramwajowa, przystanki autobusów na lotnisko w Modlinie i autobusów dalekobieżnych), a także przygotowaną infrastrukturę drogową - przedmiotowa lokalizacja może mieścić docelowo średniej wielkości obiekt wielko powierzchniowy typu CH o zróżnicowanym asortymencie.

4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny

4.1 Inwentaryzacja istniejącego układu drogowego

Teren rozpatrywany pod potencjalną lokalizację WOH ograniczony jest od strony północnej-zachodniej oraz południowo zachodniej ulicą Zgrupowania AK „Kampinos” oraz od strony południowo wschodniej i wschodniej torowiskiem tramwajowym oraz ul. Marii Curie Skłodowskiej. W tab. 6/26 przedstawiono wyniki inwentaryzacji układu drogowego.

nazwa ulicy	klasa ulicy	przekrój ulicy	liczba pasów ruchu
Marii Curie-Skłodowskiej/ Nocznikowskiego	GP	dwujezdniowa	2 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu
Zgrupowania AK "Kampinos"	Z	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu

Tab. 6/26 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:

Skrzyżowanie ul. Zgrupowania AK „Kampinos” – ul. Marii Skłodowskiej Curie

Skrzyżowanie ul. Marii Skłodowskiej Curie – ul. Marymoncka

Analizowana lokalizacja została przyporządkowana do strefy miejskiej – otoczenie inne niż osiedla mieszkaniowe. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w opracowaniu TOM I przyjęty podział zadań przewozowych w kontekście klientów potencjalnego WOH kształtuje się następująco:

- ruch pieszy i rowerowy – 10%
- komunikacja zbiorowa – 40%
- samochody osobowe – 50%.

4.2 Inwentaryzacja funkcjonującego transportu zbiorowego

Obecna oferta komunikacyjna zapewnia w godzinie szczytu popołudniowego (dot. ruchu generowanego przez obiekt handlowy) tj. 17:30 – 18:30 łącznie 15 połączeń autobusowych, 31 tramwajowych oraz 12 pociągów metra z rejonów centralnych oraz 23 połączenia autobusowe, 38 tramwajowych z rejonów zewnętrznych miasta. W tab. 7/26 przedstawiono wyniki oszacowania zapotrzebowania na transport zbiorowy w dojazdach do WOH.

Rodzaj transportu	Istniejący potencjał przewozowy [os/h]	Prognozowany ruch z/do WHO [os/h]	Procent ew.wykorzystania istniejącego potencjału przewozowego
Komunikacja zbiorowa	24325	1260	5%

Tab. 7/26 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne

4.3 Analiza zasięgu oddziaływania komunikacyjnego – izochrony

Szczegółowy podział izochron został opisany w Tom I.

Ze względu na obszar objęty poszczególnymi izochronami analizie pod względem zamieszkania oraz osób pracujących zdecydowano poddać jedynie izochrony piesze jako najbliższe, o największym ciężeniu do analizowanego obiektu. W tab. 8/26 przedstawiono liczby mieszkańców i zatrudnionych znajdujących się w zasięgu wyróżnionych izochron dojścia pieszego.

Nr lokalizacji	izochrona [5 min]		izochrona [10 min]		izochrona [15 min]		izochrona [25 min]	
	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych
26	4870	2134	20415	7842	37148	13910	62463	28166

Tab. 8/26 Liczba osób zamieszkałych i pracujących w obrębie izochron pieszych; źródło: opracowanie własne

Pod względem liczby osób zamieszkałych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 26 została sklasyfikowana na miejscu 11 spośród 26 badanych lokalizacji.

Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 26 została sklasyfikowana na miejscu 14 spośród 26 badanych lokalizacji.

4.4 Ruch generowany przez potencjalny obiekt

Analiza przestrzenna związana z wielkością działki oraz pobliskimi zabudowaniami wykazała, iż możliwa jest budowa obiektu z przedziału średniego, określonego w ogólnych założeniach przedstawionych w opracowaniu TOM I. Zgodnie z przyjętymi założeniami generacja ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu została przedstawiona w tab.9/26.

Generacja ruchu potencjalnego WOH	Godzina szczytu popołudniowego	
	Ruch wjazdowy	Ruch wyjazdowy
Założono WOH średniej wielkości - 10000 - 30000 m ²	550	500

Tab. 9/26 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne

4.5 Program parkingowy

Wg założeń polityki parkingowej miasta obszar przeznaczony pod potencjalna inwestycje WOH zlokalizowany jest w strefie II – strefa miejska. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla strefy II przedstawiono w tab.10/26.

	dla biur i urzędów	dla handlu i usług	dla mieszkańców
Strefa II	18-30 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. biur i urzędów	25-38 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. handlu i usług	1 miejsce /1 mieszkanie/
			nie mniej jednak niż 1 miejsce na 60 metrów kwadr. pow. mieszkania

Tab. 10/26 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy

Przy założeniu realizacji obiektu z wariantu średniego oraz w zestawieniu z ustalonymi wskaźnikami parkingowymi dopuszczalna pojemność programu parkowania kształtuje się na poziomie ok. 1100 miejsc parkingowych. Liczba miejsc postojowych powinna być uzależniona od ustalonej wielkości obiektu.

4.6 Analiza ruchu

Analiza ruchu została wykonana dla roku 2020 oraz bazuje na porównaniu wariantu bezinwestycyjnego z wariantem inwestycyjnym.

Jako wariant bezinwestycyjny rozumie się wzrost ruchu na sieci drogowej miasta związany z prognozą na rok 2020 oraz uzupełnienie sieci drogowej miasta st. Warszawy o uzgodnione z Zamawiającym inwestycje drogowe (lista inwestycji dla roku 2020 została opisana w opracowaniu TOM I Ogólne założenia) bez realizacji potencjalnego WOH.

Jako wariant inwestycyjny przedstawiono uzupełniony wariant bezinwestycyjny o realizację WOH średniej wielkości, który będzie generować ruch wjazdowy na poziomie 550 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego oraz ruch wyjazdowy na poziomie 500 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego. Analizy ruchu zostały wykonane przy pomocy programu do planowania i modelowania ruchu PTV Visum 12.0.

Analiza ruchu polegała na zestawieniu prac przewozowych wyrażonych pojazdogodzinami na części układu drogowego zlokalizowanego w sąsiedztwie badanej lokalizacji. Porównane zostały wariant bezinwestycyjny z wariantem inwestycyjnym. Ponadto po przeanalizowaniu wszystkich 26 badanych lokalizacji wyznaczono procentową wartość średnią zmiany prac przewozowych, która stanowi wyznacznik oceny wpływu WOH na układ drogowy:

- przyrost procentowy poniżej średniej oznacza ocenę pozytywną,
- przyrost procentowy równy przyjętej średniej oznacza ocenę neutralną,
- przyrost procentowy powyżej średniej oznacza ocenę negatywną.

Wyniki zmian prac przewozowych przedstawiono w tabeli 11/26:

	Praca przewozowa rok 2020 (w poj.h)		przyrost pracy przewozowej (poj.h) [%]	przyrost pracy przewozowej średnia dla 26 lokalizacji[%]
	Wariant bezinwestycyjny	Wariant inwestycyjny		
Lok nr 26	1366,93	1450,861	6%	6%

Tab. 11/26 Analiza zmian prac przewozowych

4.7 Dostępność komunikacyjna

Trzon układu drogowego przyległego do wskazanej lokalizacji stanowi ul. Marii Skłodowskiej Curie, będąca ulicą klasy GP. Ul. Marii Skłodowskiej Curie prowadzi do Mostu Marii Skłodowskiej Curie oraz łączy analizowany obszar z ul. Marymoncką (klasa G) oraz ul. Wybrzeże Gdyńskie (klasa GP). Wymienione ulice są elementem podstawowego układu drogowego Warszawy i zapewniają dostępność analizowanej lokalizacji z centrum miasta oraz dzielnic peryferyjnych, każda wyposażona jest w dwie jezdnie o wysokich parametrach przepustowościowych. Planowane przedłużenie ul. Marii Skłodowskiej Curie w kierunku zachodnim do planowanej Trasy N/S (obie inwestycje uwzględniono w prognozie ruchu wykonanej na potrzeby niniejszego opracowania) wpływa korzystnie na dostępność komunikacyjną analizowanej lokalizacji. W świetle istniejącej oraz planowanej infrastruktury dostępność komunikacyjna badanej lokalizacji została oceniona pozytywnie.

4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Podsumowującą oceny transportowe analizę SWOT przedstawiono w tab.12/26.

Lokalizacja nr 26 - ul. Zgrupowania AK "Kampinos"	
Mocne strony lokalizacji	Słabe strony lokalizacji
- trzon przyległego układu drogowego stanowi ul. M Skłodowskiej Curie prowadząca do mostu M. Skłodowskiej Curie łączącego analizowany obszar z Białołęką	- brak
- ul. Marii Skłodowskiej Curie stanowi połączenie z ul. Wybrzeże Gdyńskie oraz ul. Marymoncka a tym samym zwiększa dostępność przedmiotowej lokalizacji z dalszych rejonów Warszawy jak i z centrum miasta	
- bogata oferta komunikacji zbiorowej, do dyspozycji ew. klientów są przystanki tramwajowe, autobusowe oraz stacja metra	
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
- budowa przedłużenia ul. Marii Skłodowskiej Curie do planowanej Trasy N/S	- bezpośrednie podłączenie ruchu generowanego przez WHO do dróg klasy GP może spowodować znaczące pogorszenie warunków ruchu na przyległym układzie drogowym

Tab. 12/26 Analiza SWOT; opracowanie własne

Podsumowując:

- 1) Istotną kwestię stanowi podłączenie potencjalnej inwestycji do układu drogowego. Większa liczba podłączeń powoduje rozproszenie ruchu, co zmniejsza niekorzystny wpływ dodatkowego potencjału ruchotwórczego na przyległy układ drogowy. Podłączenie inwestycji bezpośrednio do dróg wyższej klasy (GP i G) może w znaczący sposób pogorszyć warunki ruchu na tych drogach. Liczba oraz sposób podłączenia potencjalnego WOH wymaga odrębnych analiz transportowych przeprowadzonych na wyższym poziomie szczegółowości.
- 2) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy nie przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 5%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny pozytywnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna).
- 3) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariantcie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 6% i jest równa wartości średniej zmiany dla wszystkich 26 lokalizacji, co zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako neutralną.
- 4) Badana lokalizacja w świetle budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego znajduje się w obszarze o dobrze rozwiniętym układzie drogowym. Trzon infrastruktury drogowej stanowi ulica Marii Skłodowskiej Curie będąca ulicą klasy GP o dobrych parametrach przepustowych. Ponadto ulica M. Dąbrowskiej Curie stanowi połączenie drogowe z mostem łączącym Bielany z Białołęką oraz umożliwia dojazd z ul. Marymonckiej oraz ul. Wybrzeże Gdyńskie. Korzystnie oceniono również planowane przedłużenie ul. Marii Skłodowskiej Curie w kierunku zachodnim do planowanej Trasy N/S. W świetle istniejącej i planowanej infrastruktury ocena dostępności komunikacyjnej jest pozytywna.

5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową zostały opisane w Tomie nr I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 26 ul. Zgrupowania AK „Kampinos” przedstawiono w tab.13/26.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 26 – ul. Zgrupowania AK „Kampinos”	Bielany	Pozytywna(1)

Tab. 13/26 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową; źródło: opracowanie własne

6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy zostały opisane w Tomie nr I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 26 ul. Zgrupowania AK „Kampinos” przedstawiono w tab.14/26.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 26 – ul. Zgrupowania AK „Kampinos”	Bielany	Pozytywna(1)

Tab. 14/26 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy; źródło: opracowanie własne

7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta zostały opisane w Tomie nr I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 26 ul. Zgrupowania AK „Kampinos” przedstawiono w tab.15/26.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 26 – ul. Zgrupowania AK „Kampinos”	Bielany	Pozytywna (1)

Tab. 15/26 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów; źródło: opracowanie własne

8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko

8.1 Opis stanu istniejącego środowiska

1) Roślinność

Na omawianym terenie znajduje się około 350 drzew różnych gatunków liściastych oraz około 20 drzew iglastych. Roślinność tworzy zbiorowiska ruderalne, na zaniedbanych powierzchniach utwardzonych oraz dawnym boisku widoczna jest sukcesja roślinności. Pojawiły się samosiejki drzew. Wzdłuż granic lokalizacji (ul. Zgrupowania AK Kampinos i tory tramwajowe) znajdują się szpalery drzew liściastych.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi ok. 80% terenu. Na rozpatrywanym terenie znajduje się gruzowisko po wyburzonym w 2013 r. Zespole Szkół Elektroniczno-Mechanicznych i Instytucie Fizjologii i Patologii Słuchu oraz powierzchnie utwardzone tworzące chodniki i drogi wewnętrzne (zbudowane m.in. z asfaltu, żwiru, kostek betonowych) oraz boisko.

3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

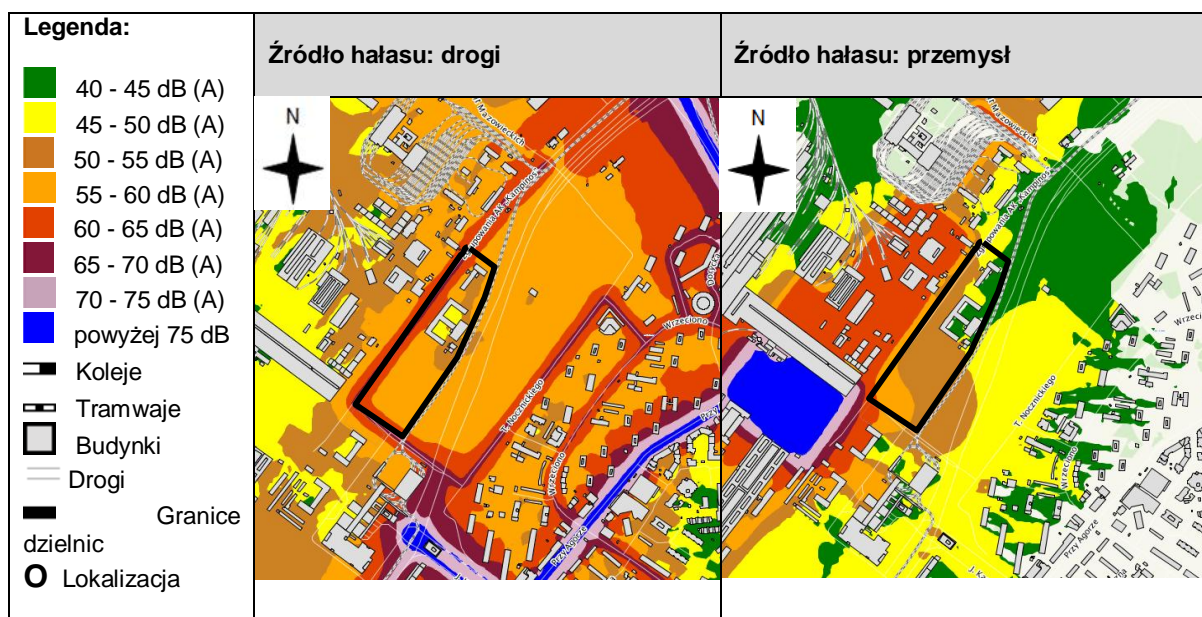
Na terenie lokalizacji nie występują wody powierzchniowe ani obiekty hydrogeologiczne.

4) Oddziaływanie akustyczne

Największy wpływ na istniejący klimat akustyczny ma hałas drogowy. Największe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu występują w rejonie ulicy Zgrupowania AK Kampinos i ulicy Nocznikowskiego. Mapa akustyczna m.st. Warszawy nie uwzględnia jednak trasy mostu im. Marii Skłodowskiej – Curie przebiegającego wzdłuż wschodniej granicy

lokalizacji, gdyż została przygotowana w 2012, przed oddaniem mostu do użytku. Jest wielce prawdopodobne, iż obecnie wzrosło negatywne oddziaływanie akustyczne w rejonie omawianej lokalizacji powodując przekroczenia dopuszczalnych wartości. Drugim istotnym źródłem hałasu jest przemysł, którego źródło znajduje się na terenie Huty Warszawa. Wartość L_{DWN} jest przekroczona i wynosi 55-60 dB.

Poniżej przedstawiono fragmenty mapy akustycznej m.st. Warszawy przedstawiające obecny klimat akustyczny w rejonie potencjalnej lokalizacji.



Tab. 16/26 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 26;

Źródło: internetowy portal Mapy Akustycznej m.st. Warszawy <http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl>

8.2 Położenie potencjalnej lokalizacji WOH a ustalenia dokumentacji planistycznej

Opracowanie ekofizjograficzne do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy określa występującą na analizowanym terenie roślinność jako starsze zieleńce miejskie, o krajobrazie roślinnym ruderalnym w otoczeniu zabudowy mieszkalnej. Jest to obszar niezbędny dla funkcjonowania jednego podsystemu i wspomagające dwa podsystemy Systemu Przyrodniczego Warszawy. Pod względem funkcjonowania biologicznego jest to teren zaburzony funkcjonalnie, o zmiennej produkcji biomasy (pod wpływem zabiegów pielęgnacyjnych). Jest to teren regeneracji i przewietrzania o mniejszej efektywności. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to teren z dominującym procesem retencji gruntowej mineralnej i intercepcji.

Pierwszy poziom wód gruntowych występuje na głębokości ok. 2 m p.p.t., co może powodować niekorzystne warunki budowlane. Jest to teren występowania gleb silnie zdegradowanych chemicznie. Teren leży w rejonie o najwyższej koncentracji zanieczyszczeń powietrza metalami ciężkimi. Sąsiedztwo lokalizacji jest terenem występowania ponadnormatywnego poziomu dźwięku wzdłuż ciągów komunikacyjnych.

Analizowany teren nie posiada Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, jest on obecnie w opracowaniu.

Na podstawie analizy Studium Zagrożenia Powodziowego dla m. st. Warszawy nie stwierdzono występowania zagrożenia powodziowego dla potencjalnej lokalizacji WOH.

8.3 Położenie potencjalnej lokalizacji WOH wobec rozmieszczenia obszarów chronionych.

Na terenie lokalizacji nie występują obszary chronione ani pomniki przyrody. Najbliżej położony obszar chroniony to Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu znajdujący się w odległości ok. 0,68 km w kierunku wschodnim.

8.4 Ocena lokalizacji pod względem wpływu na środowisko

Ocena lokalizacji została wykonana przy pomocy analizy SWOT, w której wskazano mocne i słabe strony inwestycji oraz szanse i zagrożenia.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Klimat akustyczny na terenie lokalizacji lub jej bezpośrednim sąsiedztwie nie pogorszy się. • Brak negatywnego wpływu na obszary chronione. • Teren nie przedstawia wartości przyrodniczej. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nie zidentyfikowano słabych stron
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Brak Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nie zidentyfikowano zagrożeń

Tab. 17/26 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.26;

Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na obszary chronione. W przypadku znacznej likwidacji powierzchni biologicznie czynnej nastąpi spadek naturalnej retencji, produkcji biomasy, dostarczania usług ekosystemów, co wpłynie negatywnie na środowisko naturalne. Z uwagi na istniejący klimat akustyczny budowa i późniejsze funkcjonowanie WOH nie przyczyni się do jego znacznego pogorszenia w rejonie lokalizacji. Wskazuje się do zachowania szpalery drzew wzdłuż granic lokalizacji.

Na potrzeby sumarycznej oceny lokalizacji przyjęto jednolity dla wszystkich części niniejszego opracowania system oceny lokalizacji, przyznając ocenę pozytywną, neutralną lub negatywną.

Na podstawie powyższych wniosków lokalizacja została oceniona neutralnie ze względu na średni prognozowany wpływ planowanej inwestycji na środowisko.

9. Podsumowanie

Lokalizacja nr 26 – ul. Zgrupowania AK „Kampinos” zajmuje teren znajdujący się w strefie miejskiej. Na podstawie przeprowadzonej analizy czynników wpływających na przydatność tej lokalizacji do budowy WOH, została oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do wykorzystania na potrzeb budowy WOH. Ocenę lokalizacji prowadzono zgodnie z założeniami wypracowanymi w Tomie I i uwarunkowanymi strefą usytuowania lokalizacji pod kątem wykorzystania jest pod obiekt średniej wielkości (od 10 do 30 tys. m² powierzchni sprzedaży).

W otoczeniu terenu lokalizacji znajdują się m.in. osiedla mieszkaniowe (Wrzeciono, Wawrzyszew) częściowo w zasięgu dojścia pieszego. W SUIKZP sąsiadujące tereny (strona południowo – zachodnia) wskazano jako lokalizację centrum lokalnego.

Ze względu na liczną zabudowę mieszkaniową, bliskość dużego węzła przesiadkowego podróży (końcowa pętla autobusów miejskich, metra, zajezdnia tramwajowa, przystanki autobusów na lotnisko w Modlinie i autobusów dalekobieżnych), a także przygotowaną infrastrukturę drogową lokalizacja ma dobrą dostępność drogową oraz komunikacją zbiorową. Zakłada się dominację klientów korzystających z samochodów osobowych. Poprawy wymagać będą warunki dojazdu rowerami. Wpływ na środowisko oceniono jako neutralny.